

Saksfremlegg

Nyhavna, utredning Metrobusstrase, høring

Arkivsak 20/53476

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Formannskapet vedtar å sende forslag til Metrobusstrasé over Nyhavna på høring. Forslaget baseres på alternativ 1, og er vist på skisse 1 og 2 i saksframlegget.
2. Fremtidig Metrobusstrasé over Nyhavna følger dagens vegtrasé, Fv 6668, mellom Jarleveien og Rv 706 via Stiklestadveien, Strandveien, Maskinistgata og Skippergata med noen tilpasninger til kommunedelplanen.
3. Metrobusstasjoner plasseres ved veikrysset Stiklestadveien x Strandveien, og i Maskinistgata nært Lademoen stasjon.
4. Antall avkjøringer i anbefalt trasé må redusere for å sikre fremkommelighet for Metrobuss.
5. Traseen sør for Nyhavna følger Nidelv bru som forbindelse mellom Trondheim sentralstasjon og Nyhavna.

Saken gjelder

Nå leveres tre høringssaker om Lade- og Nyhavnaområdet samtidig. Det er Metrobusstrasé over Nyhavna, Kvalitetsprogram for Nyhavna og Mobilitetsplan for Lade. Kommunedirektøren tilrår at disse sakene sees i sammenheng og har lik høringsfrist. Denne saken gjelder Metrobusstrasé over Nyhavna.

Kommunaldirektøren anbefaler at forslag til Metrobusstrasé sendes på høring med grunnlag i skisse 1 og 2 nedenfor.



Skisse 1. Illustrert forslag til fremtidig Metrobusstrasé med stasjonsplassering



Skisse 2. Illustrasjonsplan. Forslag til fremtidig Metrobusstrasé og gatestruktur Nyhavna

Kommunedirektøren har utredet alternative løsninger for kollektiv- og vegtraseer over Nyhavna. Metrobuslinjen M2 er aktuell for denne traseen. Den går midlertidig via Innherredsvegen og Mellomvegen til Lade via Jarleveien. Tilknytningspunkt på traséen over Nyhavna er Jarleveien i nordøst og Trondheim sentralstasjon i sør-vest.

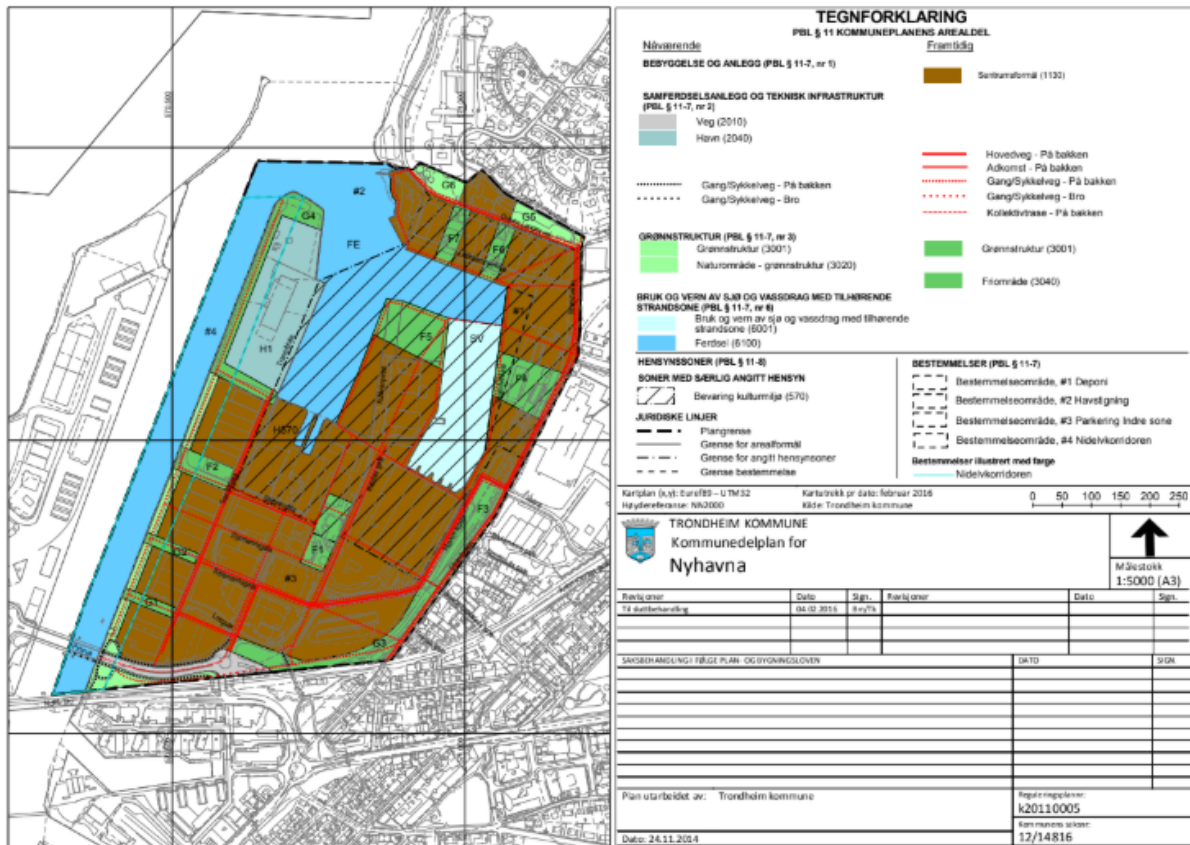
Bakgrunn og mål

Nyhavna skal revitaliseres fra havn og industri til bolig, næring med småindustri, kultur og andre aktiviteter. En bydel som er attraktiv å bo, jobbe og oppholde seg i. Dette skal blant annet oppnås med å sikre Nyhavna et attraktivt kollektivtilbud med Metrobuss. Et godt tilbud vil også underbygge Nyhavna som en fremtidig bilfri bydel. Det innebærer at det å bo eller bruke Nyhavna skal være enklest med miljøvennlige mobilitetsformer som gange, sykkel og kollektiv.

Valg av metrobusstrasé over Nyhavna er en av flere deloppgaver for en fremtidig plan for Nyhavna. Spørsmålet om plassering av en fremtidig Metrobusstrasé ble ikke løst i kommunedelplan for Nyhavna. Det er nå vurdert og utredet flere mulige traseer med tilhørende konsekvenser. Det vises til politisk vedtak om superbussstrasé 28.4.2016 i Trondheim kommune og 27.4.2016 i Trøndelag fylkeskommune.

Metrobusstraséen bør være etablert når de første beboerne flytter inn. Reisevaner viser seg å dannes fra starten når folk flytter til et område eller begynner i jobb i et nytt område. Det er vanskeligere å endre på etablerte og dårlige reisevaner enn å sikre gode nye reisevaner fra starten av. Metrobusstilbud skal være med å sikre dette. En fremtidig Metrobusstrasé skal underbygge god fremkommelighet og muliggjøre stasjonsplasseringer som sikrer best mulig dekning for flest mulige kollektivreiser i bydelen.

Traséen etterstrebes å være mest mulig i tråd med gjeldende kommunedelplan.

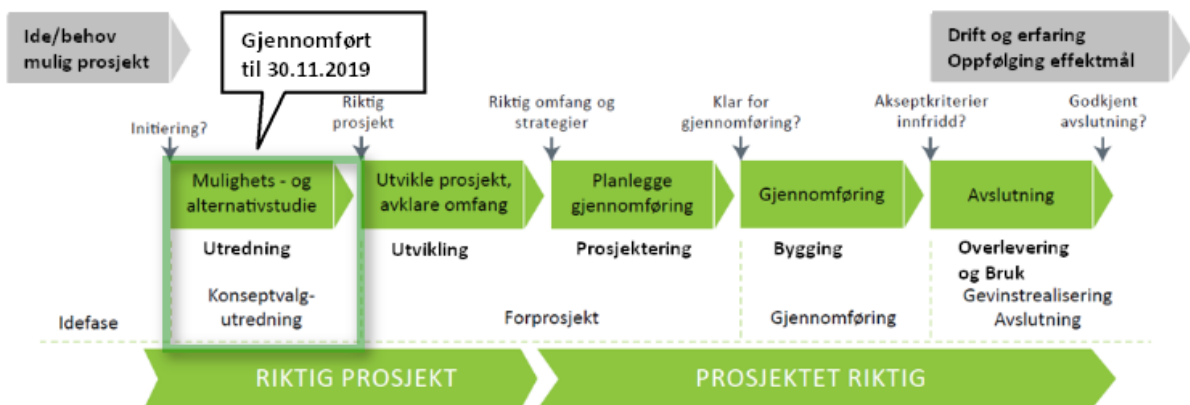


Figur 1. Plankart gjeldende kommunedelplan Nyhavna.

Prosjektprosess

Utredningen av alternative traseer er grunnlag for anbefaling av trasévalget. Dette er første av fem prosjektfaser i prosessen frem mot en etablering av Metrobusstrasé over Nyhavna. Se figur 2. Trasévalg må avklares før videre planlegging.

Videre prosess: Neste fase, når trasé er valgt, vil være videre utvikling og programmering av traseen samt regulering og detaljering av valgte trasé. Deretter følger utarbeidelse av byggeplan og bygging.



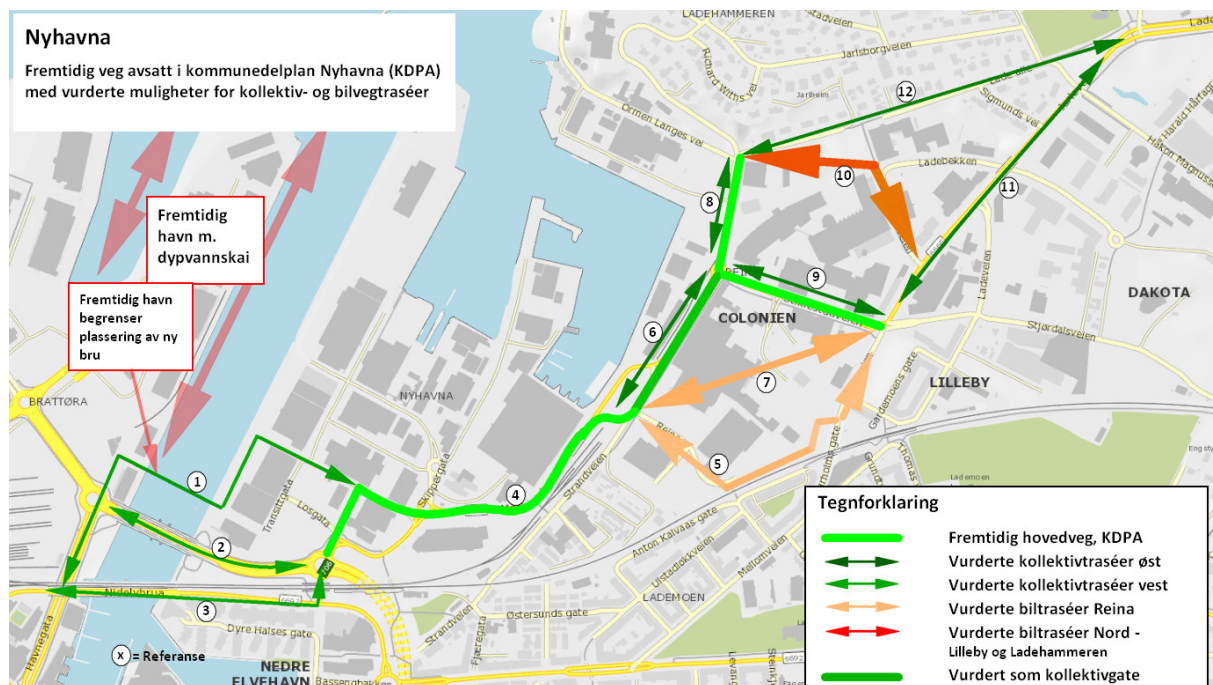
Figur 2. Prosessforløp utredning og anbefaling av Metrobusstrasé over Nyhavna.

Medvirkning og samarbeid:

Prosjektet med utredning av Metrobusstrasé har vært gjennomført i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, eiendomsbesittere og -utviklere på Nyhavna og tilgrensende områder rundt Nyhavna. Prosjektet har samarbeidet med kommunens pågående prosjekt for revitalisering av Nyhavna, der kommunen samarbeider med Trondheim havn og Bane Nor. Boligstiftelsen på Svartlamoen har også vært representert i prosjektet. Det har vært invitert til verksteder, innsyn i prosess og utredninger med mulighet til å komme med innspill. Det har blitt avholdt flere medvirkningsmøter, et verksted for mobilitet samt høringsrunder på oppsummeringsnotat etter verksted og utredningsprosessen med eksterne konsulenter, ved oppstart, midtveis og i slutfasen.

Traseer som er vurdert

Det har vært vurdert flere alternativer til kollektiv-, bil- og/eller sambrukstraseer (sambruk mellom bil og kollektivtrafikk). Det er også sett på muligheter som ligger nordøst for Nyhavna, over Nyhavna Øvre. Se figur 3. Den viser de fleste mulighetene som har vært vurdert rundt fremtidig Metrobusstrase. For alle alternativene har midtre og søndre del av traseen, referanse nummer 4 i figur 3, vært lik. Det er en sambrukstrasé med kollektiv og bil med kollektivfelt inn mot rundkjøring ved utløp Strindheimtunnelen på Rv 706.



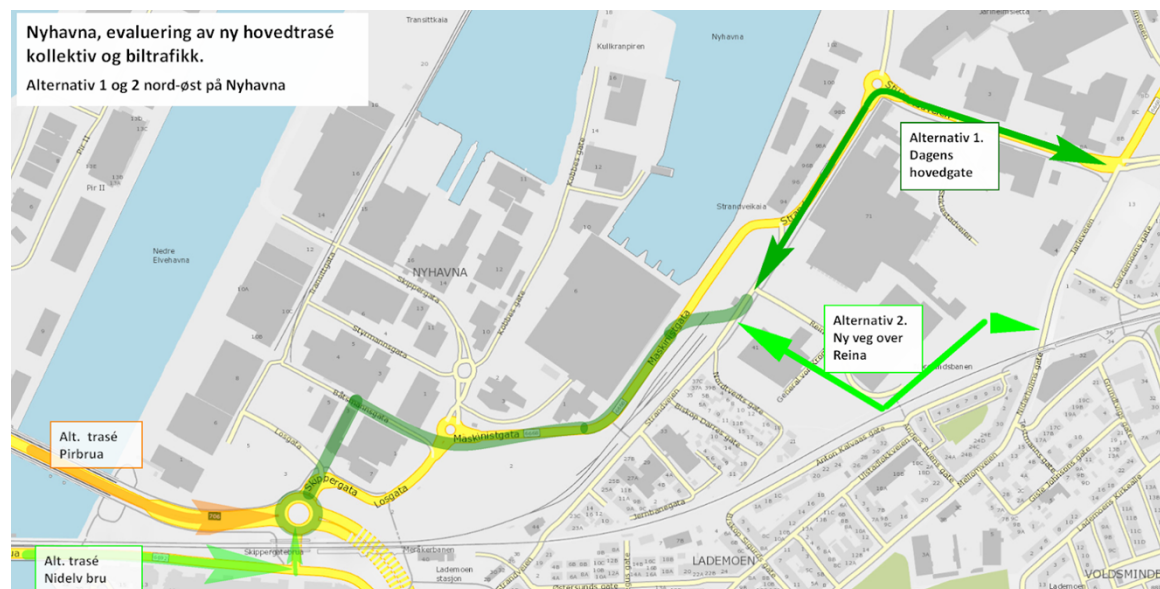
Figur 3. Vurderte alternativer for kollektiv- og biltraseer over Nyhavna.

Etter å ha vurdert flere mulige løsninger og traséer nord for Dora 1, ble det gått videre med to hovedalternativer: 1) bruk av dagens vegtrasé, tilpasset kommunedelplanen og 2) en ny vegtrasé over Reina mellom Dora og Jarleveien for gjennomgående biltrafikk og bruk av dagens vegtrasé som kollektivtrasé. Vurderingene er gjennomført med kvalitative kriterier. Vurdering av kvalitet, for kollektivtraséen og bydelen med vekt på gående, syklende og bo- og bykvaliteter.

Området Nyhavna har flere begrensninger med eksisterende bygg, vernede bygg, sjø-/havnekant og videre havnedrift på Brattøra. Derfor anses ny bro utenfor dagens "Pirbrua" som uaktuelt da det vil skape konflikt med havnas satsningsområde på Brattøra og dypvannskai i elveløpet nord for Pirbrua. Bebyggelsen på Svartlamoen er viktig å ivareta.

Dette er eksisterende bebyggelse som vil bli støytsatt med nærgående gater med betydelig biltrafikk.

De to alternativene det er gått videre med vises nedenfor i figur 4.



Figur 4. Alternativer som er utredet nærmere for Metrobusstrasé over Nyhavna.

Alternativ 1. Fortsatt bruk av dagens vegtrasé for både kollektiv- og biltrafikk. Tiltak for bedre fremkommelighet vil være kollektivfelt inn mot kryssområdene og signalprioritering i lyskryss for å sikre fremkommelighet i rush.

Alternativ 2. Metrobussen følger dagens vegtrasé som i alternativ 1. Bilen får en ny vegtrasé på deler av strekningen over Reina-området mellom Jarleveien og Maskinistgata ved nord-østre hjørnet på Dora 1. Dette vil sikre en bilfri kollektivtrasé i Strandveien nordøst for Dora 1 og begrense biltrafikken i deler av Stiklestadveien. Effekten er et mer bilfritt bydelscenter rundt Stiklestadveien og deler av Strandveien. Tiltaket skaper også en ny barriere med ny vegtrase over Reina ved Svartlamoen.

Lik for begge alternativene: Traséen legges over Nidelv Bru til/fra Trondheim S. Samme trasé mellom rundkjøring RV 706 og Dora 1.

Prosjektet har fått gjennomført to utredninger med fire deltema av de to utvalgte alternativene. Utredningene ble utført av eksterne rådgivere:

1. Trafikk og støy
2. Byutvikling og urban mobilitet

Statens vegvesen har levert en utredning for Metrobuss i Rundkjøring Rv 706:

3. Metrobuss i rundkjøring ved tunnelutløp. Muligheter, utfordringer og forbedringsmuligheter.

Det er gjennomført kostnadsvurderinger av alternativ 1 og 2.

Oppsummering av tre utredninger

1. Trafikk og støy utredning

I utredningen konkluderes det med at biltrafikk vil ha omtrent lik avvikling i begge alternativer. Kollektivtrafikken vil få bedre fremkommelighet, under forutsetning av at det etableres kollektivfelt inn mot belastede kryss og prioritering i lyskryss.

Alternativ 1: For biltrafikk vil bruk av dagens vegtrasé medføre tilnærmet like forhold som i dag. For kollektivtrafikken kan det bli utfordringer med fremkommeligheten uten ekstra tiltak. Med ekstra tiltak i dagens vegtrasé som prioritering i lyskryss og kollektivfelt inn mot belastede kryss vil fremkommeligheten for Metrobussen bli god og betydelig bedre enn i dag. Det vil og sikre god fremkommelighet for kollektiv i rushperioder. For støy vil bruk av dagens trasé være en fordel, med mest støy i de gatene som allerede er støyutsatte fra dagens trafikk og i tillegg fremstår som støyrobuste. Sideområdene til traséen kan sikres gode kvaliteter for boliger, gaterom og opphold.

Alternativ 2: For biltrafikken over Nyhavna blir dette en forbedring med mindre hindringer og en enklere gjennomkjøring. For kollektivtrafikken vil det bli en forbedring i Stiklestadveien og deler av Strandveien ved EC Dahls. Det kan være behov for tosidig kollektivfelt på felles traseen fra Dora 1 og sørover mot Rv 706. For støy vil det bli en forverret situasjon for beboere og brukere av Nyhavna. Støyen vil bli noe redusert i Stiklestadveien og i Strandveien ved EC Dahls bryggeri der det i dag er støyrobust bebyggelse. Det vil bli tilført en betydelig støysone over Reinaområdet og mot Svartlamoen.

I beregningene for trafikk og støy er det sett på trafikktviklingen over området med prognose for nye boliger og trafikk frem til 2050.

2. Byutvikling og urban mobilitet utredning

Utredningen viser at det samlet sett gir mest verdi for området å bruke dagens vegtrasé, Fv 6668, også i et fremtidig perspektiv. Selv om en ny vegtrasé gir stor verdi for Stiklestadveien, gir en ny vegtrasé mange ulemper for mobiliteten, byutvikling og eksisterende beboere i andre områder som kommunalråden mener ikke overgår den positive effekten.

Alternativ 1: Vurderes som beste alternativ. For byutvikling er dagens vegtrasé i Stiklestadveien og Strandveien en korridor som er tilpasset en trafikkert gate slik den fremstår i dag. Sideområdene til traséen kan etableres med mindre trafikk og være gode "lommer/soner" med minimal biltrafikk og mer byrom for beboere og brukere av bydelen. Dette anses som fordel for å etablere gode bo- og oppholdssoner. Et bydelssenter kan ha gater og gaterom mot Strandveikaia uten trafikk. Mens deler av bydelssenteret i Stiklestadveien og Strandveien vil ha trafikk. Disse gatene egner seg godt som bygater med trafikk fordi det er god bredde mellom eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen i disse to gatene fremstår også som støyrobust, med betong- og teglsteinsbygg for næring. Gatenes bredder gir også plass til beplantning som skille mellom biler og myke trafikanter.

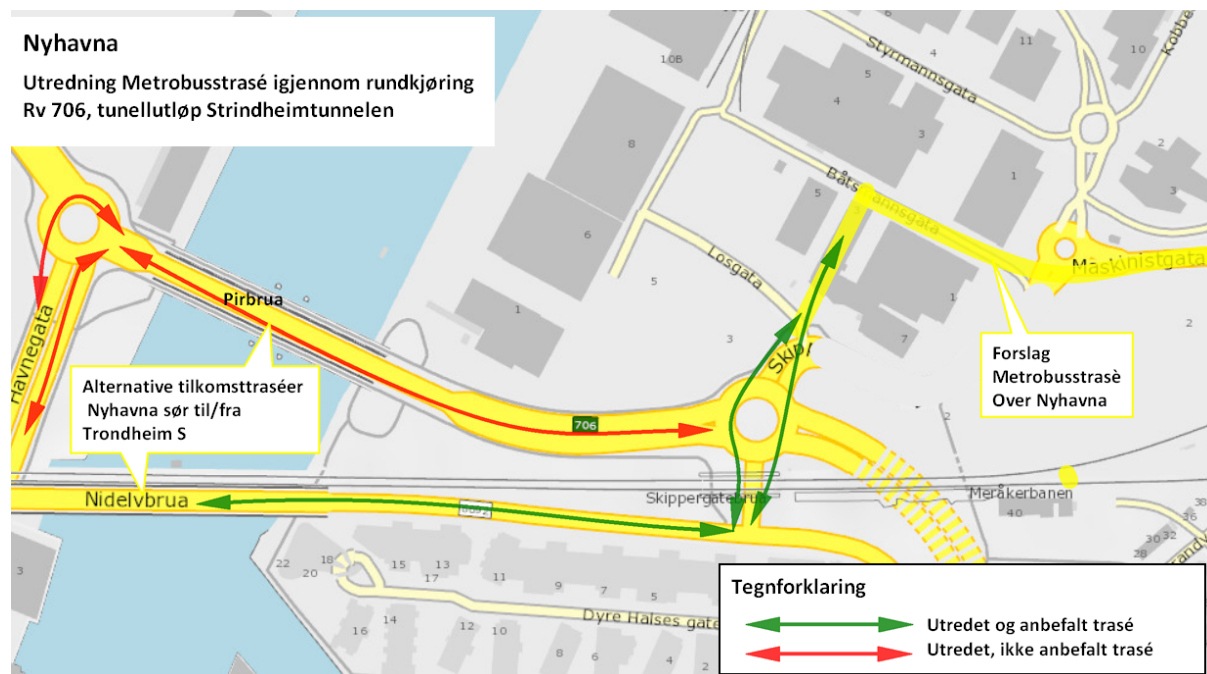
Alternativ 2: Ny vegtrasé vil tilføre områdene en ny og betydelig barriere og støysone som vil trekke ned kvaliteten for bolig- og oppholdssoner. Fordelen er mulighet for et bydelssenter med redusert trafikk og barrierer i Stiklestadveien. Det vurderes uheldig at trafikken og trafikkbarrierene flyttes inn i attraktive boområder som er mer avhengig av redusert støy og mindre barrierer enn et bydelssenter.

For begge alternativene vil det være fordel med maks hastighet på 30 km/t. Dette vil redusere støy og øke trafiksikkerheten for gående og syklende.

3. Metrobussen gjennom rundkjøring ved tunnelutløp Rv 706, Nyhavna sør

Det er utført en utredning for å kartlegge konsekvensene for Metrobuss gjennom rundkjøringen på Rv 706 ved tunnelutløpet til Strindheimtunnelen. Se figur 5. Utredningen vurderer det slik at Metrobussen kan trafikere rundkjøringen hvis den kjører rett over

rundkjøringen fra Nidelvbrua, inn Skippergata inn på Nyhavna. Alternativet med å benytte Pirbrua og ta en 90 graders sving inn mot Nyhavna gir lengre kjøretid i rundkjøringen.



Figur 5. Vurderte traséer for gjennomkjøring med Metrobuss i rundkjøring på Rv 706.

I utredningen anbefales det at Metrobussen bruker Nidelvbrua-Dyre Halses gate og krysser Rv 706 rett over rundkjøringen, i stedet for å bruke Pirbrua - Rv 706 og foreta en 90° sving mellom Rv 706 og Skippergata på Nyhavna.

Den anbefalte løsningen innebærer en ombygging av krysset i Dyre Halses gate med arm til rundkjøringen på Rv 706. Anbefalingene sikrer Metrobussen en tilnærmet hinderfri trasé mellom Trondheim S og Nyhavna sammenlignet med det andre alternativet via Pirbrua og Rv 706 der det er fremkommelighetsutfordringer i rush. Det bør forøvrig gjøres oppdaterte trafikkberegninger for rundkjøringen ved videre planlegging av Metrobusstraséen for å vurdere om det er behov for ytterligere tiltak.

Kostnadsvurdering

I prosjektarbeidet er det gjennomført en grov kostnadsvurdering av de to hovedalternativene:

Alternativ 1: Bruk av dagens vegtrasé er kostnadsberegnet til 300 millioner kroner for en full oppgradering med delvis kollektivfelt, sykkelveg på en side og tosidig fortau.

Alternativ 2: For ny vegtrasé for biltrafikk over Reinaområdet er kostnadene estimert til 650 millioner kroner. Her inngår prising av usikkerhet for ombygging av eksisterende bebyggelse mot jernbanen. Bane NOR kan ikke med sikkerhet si hvor nær et fremtidig dobbeltspor kan komme. Det medfører mulighet for at bygninger må ombygges eller rives for å sikre plass til ny veg. Dette medfører en usikkerhet for tidspunkt for gjennomføring.

Det understrekes at dette er kostnadsanslag i tidlig fase. Usikkerheten rundt jernbanen er priset inn i kostnader for alternativ vegtrasé. Denne usikkerheten gir ikke konsekvenser for alternativ 1.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Denne saken gir ingen konsekvenser for klima og det ytre miljø. Realisering av metrobusstrasé over Nyhavna vil gi klima og miljøkonsekvenser i byggefasen som

tilsvarende anlegg gir. I driftsfasen vil metrobusstraseen gjøre at Metrobussen kan gå over Nyhavna og gi et bedre kollektivtilbud i området. Dette bidrar både til nullvekstmålet og kommunens klimaambisjoner. Foreslåtte Metrobuss- og vegtrasé skal være med å sikre at fremtidige reisevaner underbygger klimamålene og bidrar til nullvekstmålet. Nyhavna skal bli en attraktiv bydel å bevege seg i uten bruk av personbil. Forslaget fremmer bruk av urbane og miljøvennlige reiseformer som kollektiv, gange og sykkel.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

All videre planlegging og utvikling av områdene på og rundt Nyhavna er avhenging av en avklaring av fremtidig Metrobusstrase.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen å anbefale plassering av en fremtidig Metrobusstrasé. Anbefalt alternativ vil ved en beslutning om realisering kunne belastes Miljøpakken og gjeldende Byvekstavtale. Vedtatt løsning med etterfølgende vedtak om planlegging og gjennomføring vil medføre behov for oppgradering av dagens vegtrasé og kryssområder.

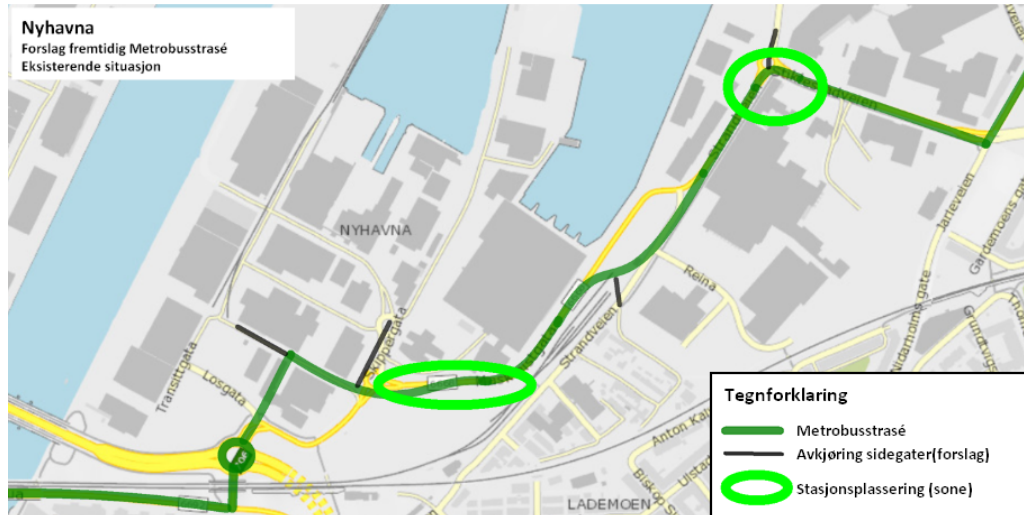
Kommunedirektørens vurdering og konklusjon

Metrobuss er ryggraden i den valgte kollektivløsningen i Trondheim. Det er viktig at alle fremtidige tiltak er med på å underbygge, tilgjengeliggjøre, effektivisere og forbedre Metrobusstilbudet. Nye tiltak må sikre at Metrobussen og bydelsbussene får bedre fremkommelighet på vegnettet, og at tilgjengeligheten til holdeplassene er gode for gående og syklende. Etablering av nye vegtraséer eller utvidelse av nye felt er ikke alltid løsningen. I en by som Trondheim er plass og areal en utfordring. Det er viktig å se på forbedringer av det som finnes før nye tiltak etableres. Omdisponeringer mellom eksisterende arealer og deling av tilgjengelige arealer bør være første valg der det er mulig.

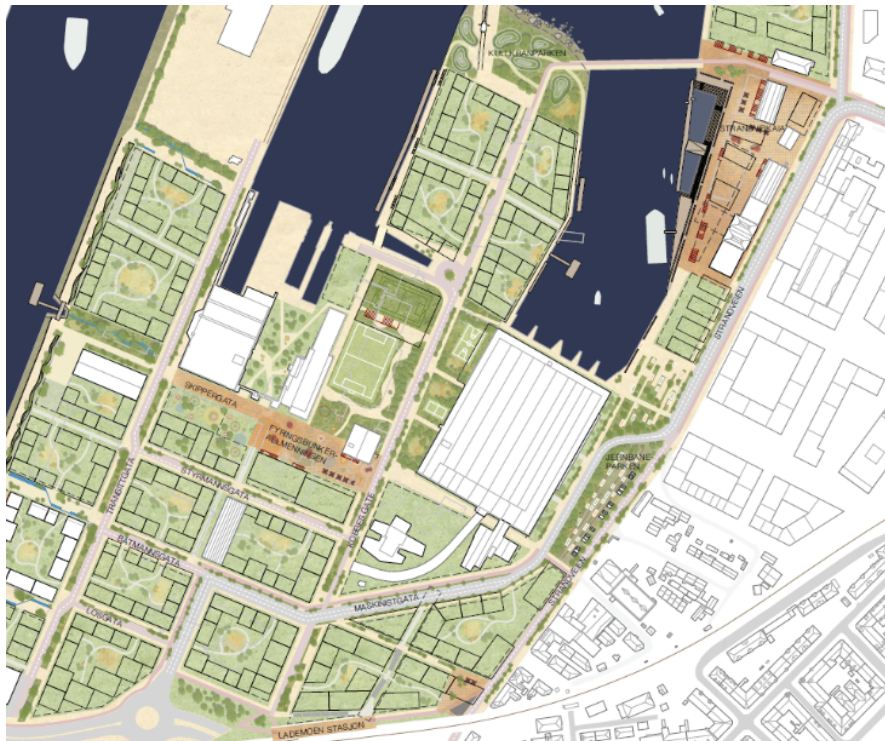
Forslaget til Metrobuss- og vegtrasé på Nyhavna underbygger denne tankegangen uten å gå på kompromiss med beste løsning. Utredningene viser at alternativ 1, Metrobuss i dagens vegtrasé, bør velges fordi det gir de beste kvalitetene for en attraktiv bydel på Nyhavna totalt sett, samtidig som metrobussen er sikret plass og fremkommelighet i bydelen. Dette understøttes av utredning om byutvikling, mobilitet og støy. Alternativ 2 kan gi litt bedre flyt for biltrafikken og en raskere og mer attraktiv gjennomkjøring for biltrafikken over Nyhavna. Alternativ 1 kan likevel med noen grep sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken når det etableres kollektivfelt i flaskehalsen inn mot belastede kryss og prioritering i lyskryss. Biltrafikken har god fremkommelighet også i alternativ 1. Fremkommeligheten for Metrobussen kan forbedres med å gi prioritet i signalregulerte kryss og egne kollektivfelt i flaskehalsen.

Kommunedirektøren anbefaler alternativ 1, dagens vegtrasé som fremtidig Metrobusstrasé og bilvegtrasé. Traséen sikres fremtidig areal med å regulere tre felts bredde - to kjørefelt med sambruk, ett kollektivfelt inn mot kryssområder der det blir flaskehals. Ekstra regulert felt som ikke bygges som kollektivfelt kan brukes til grøntarealer med vareleveringslommer og vil sikre mulighet til å utvide kollektivfeltene hvis det skulle bli behov i fremtiden. I videre planlegging av Nyhavna vil det være viktig å redusere antall adkomster i den foreslåtte traseen, samt sikre muligheter for vareleveranser for næringsaktører langs med traséen. Traséen skal reguleres med tosidig fortau og toveis sykkelveg på en av sidene. Fartsgrensen bør være 30 km/t og ikke overstige 40 km/t. Dette vil bidra til bedre trafiksikkerhet, og mindre støy og støv.

Kommunedirektøren konkluderer med å anbefale at forslag til Metrobusstrasé sendes på høring med grunnlag i alternativ 1, vist i skisse 1 og 2 nedenfor:



Skisse 1. Illustrert forslag til fremtidig Metrobusstrasé med stasjonsplassering



Skisse 2. Illustrasjonsplan. Forslag til fremtidig Metrobusstrasé og gatestruktur Nyhavna

Kommunedirektøren i Trondheim, 12.7.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kai-Arne Riersen
prosjektleder

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Kort om Nyhavna og utredning av og forslag til Metrobusstrasé.
- Vedlegg 2: Forslag til gatesnitt
- Vedlegg 3: Oppsummering av vurderinger av alternativ 1 og 2 i tabell.
- Vedlegg 4: Utredning urban mobilitet og byutvikling
- Vedlegg 5: Utredning trafikk og støy
- Vedlegg 6: Evaluering av Metrobuss i rundkjøring på Rv 706, tunnelutløp Strindheimtunnelen.